SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 11 minutos)

-En el día de hoy la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca da la bienvenida a los representantes de la Cámara Uruguaya de Servicios Agropecuarios (C.U.S.A), quienes nos habían solicitado una entrevista para exponer su problemática.

La Comisión no está integrada en su plenitud porque el Senado ha estado debatiendo en el día de hoy el tema de la Caja Policial y recién acaba de terminar su sesión. Inclusive, algunos señores Senadores habían solicitado la suspensión de esta reunión, pero en atención a que ustedes venían del interior de la República, tratamos de que algunos integrantes de la Comisión pudieran recibirlos.

SEÑOR BARÁIBAR.- De todas maneras, nuestros invitados pueden exponer todos sus puntos de vista -es posible que en el transcurso de esta sesión la Comisión complete su integración- ya que la versión taquigráfica será entregada a todos los miembros de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca. Inclusive, los señores Senadores que no la integren y estén interesados en el tema, podrán tener acceso a ella. Por tanto, la aclaración que planteó el señor Presidente en cuanto al número de integrantes de la Comisión no es una inhibición para que realicen su planteo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo importante es que el planteo quede realizado.

SEÑOR LAPAZ.- Quisiera expresar aquí que, teniendo en cuenta que el señor Cortondo me había solicitado que también estuvieran presentes los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, en el día de hoy conversé con el señor Senador Moreira -Presidente de dicha Comisión- y me comentó que como ustedes habían realizado un pedido de audiencia a esa Comisión, no iban a tener inconvenientes en recibirlos. Además, como recién terminó el Plenario del Senado, pedía disculpas porque iba a almorzar pero, en definitiva, con mucho gusto la Comisión de Transporte y Obras Públicas los iba a recibir en su oportunidad.

SEÑOR CORTONDO.- Queremos agradecer que nos hayan recibido. En la tarde de hoy nos acompaña una delegación de colegas de la Cámara de Servicios Agropecuarios de, prácticamente, todo el país.

El tema que nos preocupa tiene que ver con el traslado de maquinaria agrícola en las rutas nacionales, que desde hace un buen tiempo ha quedado por fuera de las normativas, dado el ancho y el largo de dicha maquinaria.

Además, debemos comentarles que hemos estado conversando sobre este tema con los integrantes de las Comisiones de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

En realidad, debería haber comenzado esta exposición diciendo qué es la Cámara de Servicios Agropecuarios. El acta fundacional de esta Cámara se firmó el 10 de octubre de 2007, es decir, es de reciente creación. El nacimiento de la Cámara tiene como finalidad poder solucionar ciertos temas, como el que hoy venimos a plantear y otros vinculados a las tarifas, y es el fruto de la necesidad de comenzar a trabajar en forma conjunta. En la actualidad, esta Cámara cuenta con más de 200 socios que prestan servicios en todo el país. Si bien el contratista agropecuario existe desde siempre, a partir de los años 2003 y 2004 comienza a tener un papel fundamental, dado que se acelera la actividad agrícola. Un dato a destacar es que el año pasado, sólo las empresas socias de la Cámara fumigaron más de 1:200.000 hectáreas del total que se siembra en nuestro país. Además, el 70% u 80% de la agricultura en el Uruguay se lleva a cabo por contratistas agrícolas. Se trata de un sector que, sin proponérselo, ha tomado la bandera del desarrollo de la agricultura y hoy la sustenta. Está

claro que en la actualidad la agricultura está sustentada por el contratista y que si esto no fuera así, no sería posible porque la mayor parte de las empresas que se dedican a esta actividad utilizan maquinaria contratada.

Hemos podido calcular que la inversión de nuestro sector en maquinaria agrícola supera los US$ 300:000.000. Esto se ha podido hacer gracias al esfuerzo de grandes, medianos y pequeños contratistas o inversores uruguayos que utilizan capital nacional.

Otro tema fundamental es que a partir de los años 2002 y 2003 también cambió la dinámica de la maquinaria agrícola, ya que antes prácticamente no salía de los establecimientos agropecuarios. Hoy en día, por el contrario, la maquinaria solamente permanece dentro del establecimiento del propietario cuando necesita mantenimiento. Entonces, estas máquinas circulan mucho y uno puede encontrar equipos del litoral que están trabajando en el este o en el noreste del país.

En este momento somos conscientes de que tenemos un problema, porque hay un reglamento de fecha 16 de noviembre de 1999, que si bien no hace mucho tiempo que se elaboró, ya no tiene vigencia, dada la dinámica de la modernización de la maquinaria agrícola. Este reglamento permite transitar por las rutas -sin mayor inconveniente y sin tener que hacer muchos trámites- maquinaria agrícola de hasta tres metros y medio de ancho y catorce de largo. El problema es que hoy tenemos equipos que, aún estando plegados y sin posibilidades de reducirlos más, tienen hasta seis metros de ancho y 21 metros de largo.

En realidad, nos complica el procedimiento que se establece en el Reglamento, porque por arriba de los 3,50 metros hay que solicitar un permiso con la debida anticipación para que sea acompañado por un vehículo, o por un vehículo y un funcionario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo cual no es posible de acuerdo con la realidad actual de la agricultura, porque en la mayor parte de los casos no se puede saber dos días antes a qué hora el equipo va a estar disponible para salir a la ruta -en algunos casos, se termina bastante antes y, en otros, mucho después- y esto ha provocado que estemos fuera de la reglamentación. En los tractores, cosechadoras o fumigadores mosquito -o como se les quiera llamar- se colocan luces de todo tipo -de frenos, señaleros, etcétera- y tienen una visibilidad en las cabinas que a menudo supera, y por mucho, la que puede tener un automóvil común, por la sencilla razón de que están diseñados para que el operario pueda cumplir con trabajos en el campo que van desde 9 hasta 28 ó 45 metros de ancho, por cuanto el operario debe tener una muy buena visibilidad para no cometer errores en los servicios. De alguna forma, esto hace que, desde el punto de vista de la conducción, estos equipos no tengan problemas o desventajas en la ruta con relación a un vehículo común o a un camión. Precisamente, las direcciones hidráulicas, los frenos hidráulicos, la potencia y una cantidad de aspectos más, hacen que estos equipos sean seguros.

Por otra parte, queremos referirnos a que, en general, desde que existe ese reglamento -que es anterior a 1999, año en que fue modificado- no se ha conscientizado a los conductores del país en cuanto a que en las rutas se pueden encontrar con maquinaria agrícola. Es más, no encontramos carteles, afiches o material que se pueda entregar en los peajes, aunque sí vemos cualquier otro tipo de cosas. Lo que quiero significar con esto es que no sólo con reglamentaciones o modificaciones del reglamento arreglamos este tema, si no conscientizamos al resto de los conductores.

Por otra parte, teniendo en cuenta que éste es un país netamente agrícola ganadero por excelencia, desde su inicio y mientras existamos, la maquinaria agrícola, sea del productor o contratada, tiene rutas prohibidas, que están establecidas como turísticas, lo que parece un contrasentido en un país como el Uruguay.

Voy a referirme ahora a las gestiones que hemos estado realizando.

SEÑOR LAPAZ.- Quería ampliar los conceptos vertidos por el señor Presidente de CUSA y decir que hay que diferenciar las rutas nacionales de las rutas o caminos departamentales, porque en estos últimos la autonomía corresponde a las Intendencias y no al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Lo aclaro porque el problema a que alude el señor Presidente de CUSA no solamente debe darse en las rutas nacionales, sino también en los caminos vecinales.

SEÑOR CORTONDO.- Sin duda, es así.

Hemos estado haciendo gestiones e informando sobre el tema a Policía Caminera -que es de quien dependemos en las rutas- y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del escribano Fernández. En UNASEV estuvimos una vez con el escribano Draper y la semana pasada también con el señor Rolando y la doctora Lencina en el Edificio Libertad. Asimismo, concurrimos a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y a la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Representantes. Además, dos veces intentamos reunirnos con el Director Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señor Genta, y no fue posible.

Nosotros queremos dejarles un trabajo que elaboramos para que lo tengan en cuenta en la Comisión, pero esperamos que no lo tomen como un atrevimiento de nuestra parte o una indicación de qué hay que hacer en el tránsito, sino simplemente como una colaboración. Nuestra intención no es sólo pedir o exigir, sino también aportar ideas para tratar de encontrar una solución lo más rápidamente posible.

La Cámara se fundó el 10 de octubre del año pasado y el día 18 - es decir, ocho días después de firmada el acta fundacional- ya estábamos presentando la primera nota ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Pensamos que ese tipo de permisos quizás se puedan armar de otra manera, mediante alguna especie de convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, CUSA y alguna compañía aseguradora, porque otro problema que tenemos es que, al estar fuera de norma, no tenemos cobertura de seguros.

Quedamos a las órdenes para realizar aportes y tratar de encontrar una solución a un tema que es importante, más aún si se toman en cuenta la cantidad de accidentes de tránsito que se están produciendo; a nosotros, gracias a Dios, no nos ha tocado hasta ahora, pero no queremos esperar a sufrirlos para empezar a movernos.

SEÑOR BARÁIBAR.- En primer lugar, quisiera saber qué estadística de accidentes tienen en el parque de maquinaria agrícola que CUSA maneja en las rutas.

En segundo término, me gustaría conocer qué cantidad aproximada de maquinaria agrícola circula por las rutas.

Finalmente, desearía que me informen cuáles son las rutas turísticas en las que tienen prohibido circular.

SEÑOR CORTONDO.- Desde el año pasado, cuando empezamos a funcionar y a tener algún registro, solamente hubo un accidente lamentable el mes pasado, entre Dolores y Mercedes, con un tractor que tuvo un desperfecto mecánico.

Con respecto a la cantidad de maquinaria, no es muy fácil estimarlo, pero hay que calcular que tenemos 200 empresas asociadas y el promedio no baja de seis o siete máquinas por socio.

En cuanto a la última pregunta, las rutas turísticas por las que no podemos circular son la Ruta Interbalnearia y las Nº 1,10, 12 y 93.

SEÑOR LAPAZ.- El señor Presidente de CUSA nos informaba sobre las audiencias y las entrevistas que han mantenido. En ese sentido, creo que deberían solicitar ser recibidos también por el Congreso Nacional de Intendentes y el Congreso Nacional de Ediles para proponer el tema en la línea de los caminos departamentales y vecinales, a los efectos de lograr una unificación de los criterios de los Gobiernos Departamentales.

Por otro lado, como ya mencioné antes, el señor Senador Moreira me comunicó que la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado también los va a recibir, porque en definitiva es un tema que está relacionado con las dos Comisiones. Creo que tal vez, en un ámbito en donde ambas Comisiones funcionaran de manera integrada, podríamos solicitar la presencia del Ministro de Transporte y Obras Públicas para poder conversar sobre este tema que, indudablemente, conocemos bien quienes somos del interior de la República. Lógicamente, quienes transitamos por las rutas nacionales hemos visto cómo se ha ido modernizando en este aspecto el sector agrícola y, por ende, son irrefutables las expresiones de los miembros de CUSA en cuanto a la presencia de un funcionario

del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que acompañe en forma permanente cada vez que haya que trasladar una máquina. En ese sentido, hay que tener en cuenta varios aspectos; por ejemplo, deben coincidir los tiempos, debemos tener presente el factor humano, el clima, alguna falla en las máquinas y la escasa cantidad de funcionarios que tiene esta Cartera para realizar esta actividad.

El señor Presidente de la República actuando en Consejo de Ministros, en un Decreto de 1999 dictó esta resolución y modificó el artículo del Reglamento Nacional de Circulación Vial aprobado por el Decreto de 23 de marzo de 1984, en la redacción dada por los Decretos 724/91 y 410/93.

Indudablemente, debemos tener una conversación con las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no sólo para poder sensibilizarlos sobre estos temas -aunque, seguramente, ellos también lo están- sino para encontrar alguna pronta solución al problema de la Cámara que, si bien ha sido creada hace un año, el reclamo es de mucho antes.

SEÑOR CORTONDO.- Pido disculpas a los señores Senadores, pero olvidé decirles que a través del Congreso de Intendentes hicimos llegar a cada una de las Intendencias el trabajo y las inquietudes de CUSA. A principio de este mes fuimos recibidos por el Presidente y Vicepresidente del Congreso de Intendentes, es decir, los Intendentes Carámbula y Besozzi. Incluso, no solo la Policía Caminera, sino el Ministerio del Interior, han sido informados sobre este tema. De alguna manera, estamos tratando de concientizar o trasmitir al sector político el problema real que existe actualmente, dado que por medio del Vicepresidente de la República, en dos oportunidades, se nos fueron otorgadas entrevistas con el ingeniero Genta. A pesar de haber concurrido en tiempo y forma como correspondía, no fuimos atendidos; por lo tanto, decidimos molestar al sector político para trasmitir y hacer llegar, de alguna manera, esta inquietud que nos preocupa muchísimo. Esa fue la razón por la cual les comunicamos nuestra preocupación a las Intendencias, al Ministerio del Interior y a la Policía Caminera. Es más, hemos tratado de comunicarlo a todo el mundo. En ese sentido, si la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado nos recibe, allí estaremos. Pensamos que tal vez ésta era una de las últimas comparecencias ante el sector político, pero con mucho gusto concurriremos a dicha Comisión porque, de alguna forma, queremos poner la pelota en el medio de la cancha, como se dice vulgarmente. De esta forma, no solo nosotros estaremos informados, sino todos los que tienen que ver con la actividad pública del país, y así no será un peso que caerá solo sobre nosotros.

SEÑOR BARÁIBAR.- Teniendo en cuenta la problemática, los antecedentes y la exposición del señor Presidente, es claro para nosotros -de acuerdo con la temática que manejamos en las Comisiones- que este tema, relacionado con el trabajo del agro, si bien tiene que ver con la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca -precisamente, creo que ése fue el motivo por el cual concurrieron a esta Comisión- está netamente vinculado a la de Transporte y Obras Públicas, a los ámbitos que regulan el reglamento del transporte, y al área en la que se deben adoptar las decisiones del caso.

El señor Cortondo hizo mención a la mayor dimensión de la maquinaria y en el material figuran las modificaciones que sugieren introducir en el Decreto, pero me gustaría saber, sintéticamente, cuáles son los cuatro o cinco principales cambios que plantean.

SEÑOR CORTONDO.- En primer lugar, queremos que se corrija lo relativo al ancho y al largo de la maquinaria porque, de esa forma, estaremos dentro de la normativa. Igualmente podríamos caer en algún tema penal en caso de un accidente pero, de alguna manera, reglamentariamente tendríamos cobertura de seguro que hoy no tenemos. Ese no es un detalle menor; es nuestra mayor preocupación.

En segundo término, pensamos que dentro del Reglamento se podría introducir el tema de los seguros e instrumentar la duración de los permisos, a efectos de que se otorguen por más de un día, por ejemplo, por ciento ochenta días o un año y puedan ser renovables. Por esto ofrecemos la colaboración de la Cámara -ahora que existe- como interlocutora entre los socios y el Ministerio, la Policía Caminera o quien sea, para comunicar, por ejemplo, que en el día de mañana, en tal ruta, circulará determinada máquina.

Repito que, básicamente, nos importa que se corrija lo que tiene que ver con el ancho y el largo de la maquinaria, y el método o el mecanismo con que se obtiene el permiso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero expresar a la Cámara el agradecimiento de la Comisión por la información que nos proporcionan. El hecho de que recibamos informes y puntos de vista de parte de

quienes están viviendo directamente el problema siempre es un elemento importante para nosotros, precisamente porque la información proviene de quienes están protagonizando los hechos; no es bueno -como muchas veces sucede- que nos pongamos a legislar o a inventar soluciones de escritorio. En ese sentido, recibimos el aporte de información que ustedes realizan.

Creo que es muy importante -ya lo expresó el señor Senador Lapaz- involucrar en este tema al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, precisamente por dos razones: por ser indiscutiblemente el ámbito competente del Poder Ejecutivo donde se trata lo relativo a las rutas nacionales y, además, porque la normativa que hoy regula la problemática del transporte de maquinaria agrícola sobre las rutas nacionales está establecida a través del Decreto Nº 359 de 1999. Quizás esto podría ser solucionado a través de otro decreto. Nosotros somos Legisladores y, por ende, elaboramos las leyes, pero los procedimientos para la sanción de estas normas -como todos sabemos son más pesados y complicados; un decreto siempre tiene la ventaja de ser una vía más rápida y expeditiva. Cuando determinadas soluciones están consagradas en una ley, no hay más remedio que hacer otra que corrija el problema, pero ustedes tienen la ventaja de que esto está reglado por un decreto del Poder Ejecutivo del año 1999. Entonces, por otro decreto se pueden establecer las modificaciones necesarias. De cualquier manera, tomamos la inquietud para eventualmente legislar en la materia pero, por su interés y por la rapidez con que sería conveniente resolver el problema, creemos que sería muy importante que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tomara protagonismo directo en el tema, en el sentido de encontrar las modificaciones elementales a este Decreto Nº 359 de 1999. Esta sería una vía mucho más rápida de resolver el problema, sin tener que elaborar una ley que pase por las dos Cámaras y que, naturalmente, lleva su tiempo.

Nosotros quedamos en conocimiento del problema y tomamos su visita como un planteo que, como ustedes han señalado, permite que el sistema político se involucre en el tema. Seguramente, haremos gestiones ante el Ministerio para ver si éste toma intervención directa y se encuentra una solución más rápida.

SEÑOR BARÁIBAR.- Simplemente solicito que la versión taquigráfica y el repartido que ustedes nos han entregado sean remitidos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Congreso de Intendentes y a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado.

SEÑOR LAPAZ.- A lo que ha dicho el señor Senador Baráibar quisiera agregar que también se envíe la versión taquigráfica al Ministerio del Interior, a la Dirección Nacional de Policía Caminera, a la Dirección Nacional de Transporte, al Banco de Seguros del Estado, a las Intendencias Municipales y a las Juntas Departamentales de todo el país. A su vez, sería bueno que la Comisión emitiera su opinión mediante una nota, en la que se exprese que acompañamos la preocupación que existe en torno a esta situación, que estamos en un todo de acuerdo para buscar la mejor solución y que, en definitiva, consideramos que la modernización de la parte agrícola también podría verse reflejada en los decretos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Compartimos lo que han planteado los señores Senadores Baráibar y Lapaz, y vamos a enviar una nota expresando la preocupación de los integrantes de la Comisión por este tema e intentaremos colaborar para que se dirima en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si no hubiera otra opción que legislar, a ese respecto impulsaremos alguna solución o elaboraremos un proyecto de ley, pero por la misma premura y entidad que tiene este asunto, creemos que sería mucho más rápido que se resolviera a través de un reglamento.

SEÑOR CORTONDO.- Quiero decir que se encuentra presente gente que va a recorrer 1.200 ó 1.300 kilómetros en el día de hoy; hay colegas de Artigas, de Bella Unión y de prácticamente todo el país, detalle que no es menor. No hemos venido tantos solo por hacer número, sino porque en el sector en general existe una gran preocupación, diría a nivel nacional, pues la agricultura está dondequiera que vayamos.

Me gustaría agregar un detalle que nos tiene preocupados y tiene que ver con el IVA en los servicios agrícolas; por ello nos acompaña la contadora Cardozo, que es asesora de la Cámara. Lo cierto es que desde la reforma tributaria del año pasado hay un tema que ha quedado muy confuso. Los servicios de siembra y fumigación quedaron mezclados con lo que eran las aeroaplicaciones, ya que se produce una confusión en cuanto a si los servicios de fumigación o aplicación de productos y la siembra llevan o no IVA. Para nosotros es un aspecto importante y, si el señor Presidente lo permite, quisiera que la contadora Cardozo tuviera oportunidad de explicar claramente de qué se trata.

SEÑORA CARDOZO.- Soy la contadora Matilde Cardozo, asesora de la Cámara, y me gustaría explicar lo referente al IVA en los servicios agropecuarios que tanto preocupa a los contratistas y también a los profesionales que asesoramos a estas empresas.

Previo a la reforma tributaria, todos los servicios agrícolas terrestres estaban gravados por IVA, ya sea las aplicaciones, como la siembra y la cosecha, pero estaban exoneradas las aeroaplicaciones. Luego de la mencionada reforma, continúan exoneradas las aeroaplicaciones y se prevé que suceda lo mismo con las aplicaciones, las fumigaciones y la siembra; la cosecha queda afuera. Ahora bien, desde la entrada en vigencia de la reforma, se ha planteado una situación de inseguridad, porque no sabemos si hay que esperar un decreto reglamentario que diga cuál es el registro en el que deben inscribirse las empresas para poder facturar sin IVA o si la exoneración es aplicable desde el inicio. La Cámara ha pedido informes a asesores tributarios, puntualmente a los contadores Guillermo Testa y Fernando Serra, y en todos ellos se nos transmite -opinión que es compartida por la Cámara- que mientras el Poder Ejecutivo no se expida a través de un decreto reglamentario estableciendo cuáles son los registros en los que deben inscribirse las empresas para poder obtener la exoneración, estarían gravadas. Sin embargo, en la práctica se ha dado que quien contrata el servicio no quiere pagar el IVA invocando que ya está exonerado, mientras que los prestadores de servicios entendemos que los servicios agropecuarios todavía están gravados, todo lo cual genera una situación de inseguridad. Además, se presentaría cierta inequidad por cuanto quien estuviera inscripto estaría exonerado y quien no lo estuviera, no.

Vale destacar que hemos presentado una consulta vinculante a la Dirección General Impositiva, cuya respuesta está a la espera de la firma del Director desde el mes de julio, lo cual nos preocupa a todos los contratistas.

Básicamente, era cuanto quería explicar a propósito de este asunto.

SEÑOR LAPAZ.- Deberíamos trasladar la versión taquigráfica de lo expuesto en torno a este segundo tema al Ministerio de Economía y Finanzas, a la Dirección General Impositiva y a las Comisiones de Hacienda del Senado y de la Cámara de Representantes.

SEÑORA CARDOZO.- Quisiera agregar que esta situación de exoneración que buscaba que quien tomara los servicios, el pequeño productor de IMEBA, no viera encarecido su costo, en realidad no tiene un efecto sobre la totalidad del IVA porque el prestador del servicio, al tener servicios exentos, debe asumir el IVA compras como un costo o trasladarlo a los precios. Dado que esto último es muy difícil, debe asumir el costo. Creo que, en su momento, no se pensó en este efecto, pero si finalmente resultara que los servicios están exonerados, para los prestadores de servicios sería un costo importante.

SEÑOR TAJAM.- Entiendo que la problemática no es solamente de precios, sino que se les genera una complicación cuando deben aportar a la Dirección General Impositiva debido a la operativa del IVA ventas y del IVA compras. En consecuencia, me gustaría saber si trasladaran a los precios el IVA que han pagado, ¿el resultado sería mayor o menor respecto a la situación anterior en la que cobraban el IVA y luego lo descontaban?

SEÑORA CARDOZO.- La situación es perjudicial para el prestador del servicio si debe asumir como costo el IVA. En tal caso, debería aumentar el precio de venta y no olvidemos que sobre éste tiene que pagar Impuesto a la Renta, además de que no se descuenta el IVA compras.

SEÑOR TAJAM.- De acuerdo, pero mi pregunta apunta a lo siguiente. Si lo pasa a precio, en comparación con el mecanismo anterior en el cual cobraba el IVA, ¿cómo es la situación para el productor? ¿Era más alto cobrar el IVA que trasladar el IVA compras a los precios?

SEÑORA CARDOZO.- Para los prestadores del servicio, que son los contratistas, es preferible cobrar el IVA y volcar la diferencia del IVA ventas y el IVA compras a la Dirección General Impositiva. Como los que toman el servicio en realidad son grandes contribuyentes -empresas exportadoras y demás- y no se rigen por el régimen de IMEBA, pensamos que no se logró lo que se buscó cuando se quiso beneficiar al pequeño productor que paga ese Impuesto.

SEÑOR LAPAZ.- Solicito que la versión taquigráfica relativa a estos dos temas se envíe al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, para que estén en conocimiento de lo aquí conversado.

SEÑOR CORTONDO.- Quiero aclarar que el tema se comenzó a complicar cuando se quitó la palabra "aero" antes de aplicaciones, quedando solamente "aplicaciones". En la Dirección General de Servicios Agrícolas del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca hay un registro para todos los equipos de aplicaciones, llámense mosquitos, terrestres o el que fuere. Este registro se hace únicamente para el control medioambiental de los productos que se utilizan, pero se lo está tomando como la base para decir que los equipos están registrados y, por lo tanto, están exonerados de cobrar IVA, cuando el tema no es así. Los contadores Serra y Testa dijeron claramente que para ello debe haber un registro específico donde se inscriban las empresas de aplicación terrestre y de siembra. El gran problema que se está dando es que una cantidad de empresas tienen dificultad para facturar con IVA. El proceso que se ha puesto en marcha, y que en cualquier momento puede explotar, es que hay empresas que en función de este registro toman los servicios y no pagan el IVA, cuando en realidad no es así y en algún momento pueden estar complicados ante la Dirección General Impositiva. Esto es algo que no está claro porque, por un lado, este registro se creó para otra cosa y, por otro, no hay registro de siembra.

Por otra parte, la contadora Cardozo se refirió al tema del IRAE y del IMEBA. Entiendo que si de lo que se trata es de no encarecer al productor chico -el ganadero, el tambero o el invernador- se debería haber pensado en exonerar de IVA otros servicios y no estos, que son los que menos usan, ya que la pradera tiene un período prolongado y, entonces, se fumiga cada mucho tiempo y lo mismo ocurre con la siembra. Entonces, si se pensó que el fin era el de no encarecer al productor chico, se debería haber apuntado a otros servicios, como los fardos, el hilerado y todo lo relativo al área forrajera. Como están dadas las cosas en este momento, la cosecha no está exonerada de IVA, por lo que se deja entrar por un tubo una cosa y luego se arma un cuello de botella donde hay que pagar ese Impuesto. Desde nuestro punto de vista, eso no tiene sentido ni lógica.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca agradece a la Cámara Uruguaya de Servicios Agropecuarios y quedamos a la orden para ver cómo evolucionan los problemas planteados, a los efectos de ver qué otro tipo de intervención podemos hacer respecto de este tema. A su vez, tomamos nota de los pedidos de los señores Senadores, en el sentido de enviar parte de la versión taquigráfica al Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca.

SEÑOR CORTONDO.- Agradecemos a la Comisión por habernos atendido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 55 minutos)